



Avizul nr. 02/2008

AL AGENȚIEI EUROPENE DE SIGURANȚĂ A AVIAȚIEI

din 15 mai 2008

privind un regulament al Comisiei de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1702/2003 al Comisiei de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor, precum și certificarea întreprinderilor de proiectare și producție

ȘI

Privind un regulament al Comisiei de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu

„Cerințe revizuite din Partea M pentru aeronavele care nu sunt utilizate în transportul aerian comercial și întreținerea efectuată de către pilotul-proprietar”

I. Generalități

1. Scopul prezentului aviz este să propună Comisiei să modifice Regulamentul (CE) nr. 1702/2003¹ (partea 21) și Regulamentul nr. 2042/2003² al Comisiei. Motivele pentru această activitate de reglementare sunt descrise mai jos.
2. Avizul a fost adoptat, în conformitate cu procedura prevăzută de Consiliul de administrație³ al Agenției Europene de Siguranță a Aviației (agenția), în conformitate cu dispozițiile articolului 19 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008⁴ (regulamentul de bază).

II. Consultare

3. Pentru a efectua o evaluare a implicațiilor Anexei I la Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 (Partea M) al Comisiei, după cum impune articolul 7 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei, agenția a organizat în 2004 două ședințe cu reprezentanții industriei aviatice comerciale și necomerciale, în timpul cărora a fost recunoscut faptul că impactul Părții M asupra activităților de transport aerian comercial este minim și că evaluarea impactului trebuie să se concentreze asupra altor activități.
4. Pentru a efectua evaluarea impactului menționată mai sus, agenția a semnat la 21 septembrie 2004 un contract cu consultantul Air EuroSafe. Rezultatul a fost raportul de evaluare a impactului activității de reglementare 2004/S 122-102598, emis de Air EuroSafe la 21 februarie 2005, care a fost publicat ca Anexa II la NPA07/2005 descris mai jos.
5. Acest raport a fost utilizat de către agenție pentru a propune o modificare a Părții M pentru aeronavele care nu participă la transportul aerian comercial (sarcina de activitate de reglementare M.007). Această propunere a fost publicată sub forma unei Notificări a propunerii de modificare (NPA) 07/2005, care a fost emisă la 23 iunie 2005 și a fost deschisă pentru consultare publică pentru o perioadă care a fost prelungită la 5 luni, la solicitarea majorității părților implicate. Până la data limită de 24 noiembrie 2005, agenția a primit 441 de comentarii din partea unor autorități naționale, organizații profesionale și indivizi particulari.
6. Comentariile primite, precum și concluziile unui atelier organizat cu scopul de a explica și a discuta propunerea, au determinat agenția să considere că modificările propuse nu au șanse să fie acceptate în cazul în care agenția nu inițiază, în paralel, o altă sarcină de activitate de

¹ Regulamentul (CE) nr. 1702/2003 al Comisiei din 24 septembrie 2003 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor, precum și certificarea întreprinderilor de proiectare și producție (JO L 243, 27.9.2003, p. 6). Regulamentul astfel cum a fost modificat ultima dată de Regulamentul (CE) nr. 287/2008 al Comisiei din 28 martie 2008 (JO L 87, 29.03.2008, p. 3).

² Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei din 20 noiembrie 2003 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu (JO L 315, 28.11.2003, p. 1). Regulamentul astfel cum a fost modificat ultima dată de Regulamentul (CE) nr. 376/2007 al Comisiei din 30 martie 2007 (JO L 94, 4.4.2007, p. 18).

³ Decizia Consiliului de administrație referitoare la procedura care se aplică de către Agenție pentru emiterea de avize, specificații de certificare și materiale orientative. AESA MB 08-2007 din 11.06.2007 („procedură de reglementare”).

⁴ Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE (JO L 79, 19.03.2008, p.1).

reglementare (M.017), pentru a dezvolta materialul explicativ conex (MAC și MO), a propune și alte modificări la regulamentul și a prezenta ambele propuneri în același timp, astfel încât să se ofere o privire de ansamblu completă asupra modificărilor propuse. Acest aspect a fost discutat pe o perioadă îndelungată, la sfârșitul anului 2005, cu reprezentanții comunității aviației generale, care au fost de acord să susțină acest proces. În consecință, activitatea de reglementare a fost prelungită pentru a:

- Evalua și a oferi răspunsuri celor 441 de comentarii primite ca răspuns la NPA07/2005, pregătind documentul de răspuns la comentarii (DRC) corespunzător.
- Discuta și a propune și alte modificări la Partea M.
- Produce materialul MAC/MO conex.

În plus, problemele foarte specifice legate de „Întreținerea efectuată de către pilotul-proprietar” au fost transferate în cadrul unei sarcini separate (M.005).

7. Activitatea a fost efectuată de către două grupuri de reglementare (M.005 și M.017), alcătuite din reprezentanți ai agenției, ai autorităților aeronautice naționale (AAN), ai industriei de producție și întreținere, precum și ai proprietarilor/transportatorilor. Pe baza contribuțiilor acestora, agenția a emis următoarele documentele pentru consultare publică:
 - DRC07/2005 la 26 aprilie 2007 (ca răspuns la comentariile privind NPA07/2005).
 - NPA2007-08 la 28 iunie 2007 (prin care propune modificări suplimentare la Partea M, precum și MAC/MO corespunzătoare).
8. Pentru a explica și a susține conținutul acestor documente, agenția a organizat un atelier pe 4 iulie 2007 la Köln, șase ateliere în Elveția, Regatul Unit, Franța, Danemarca, Germania și Republica Cehă, în perioada 28 august 2007 - 13 septembrie 2007, și un atelier în Austria pe 13 noiembrie 2007.
9. Pentru a facilita procesul aprobării de către Comisie și pentru a permite o înțelegere mai ușoară de către toate părțile implicate, agenția a decis că Avizul său final ar trebui să se refere la cele trei sarcini (M.007, M.005 și M.017) și s-a angajat să pregătească un DRC comun, precum și un text modificat unic al Părții M.
10. Agenția a primit 10 reacții la DRC07/2005 și 661 de comentarii la NPA2007-08, ale căror mesaje principale pot fi rezumate după cum urmează:
 - Au fost exprimate îndoieli în legătură cu nevoia de a înlocui sistemele naționale existente cu reglementări europene.
 - Emiterea unui regulament separat dedicat, Partea M „ușoară”, pentru a aborda menținerea navigabilității în aviația generală.
 - Integrarea rezultatelor sarcinii de reglementare MDM.032 privind o mai bună reglementare a aviației generale.
 - Combinarea autorizărilor prevăzute în M.A. capitolul F și M.A. capitolul G (Întreprinderile de management al menținerii navigabilității (CAMO)).
 - Acceptarea FAA AC43-13 pentru reparații și modificări.
 - Acceptarea directă (fără eliberare dublă) a documentelor de dare în exploatare nord-americe (FAA 8130-3) și canadiene (TCCA 24-0078) pentru componentele întreținute.

- Extinderea domeniului de aplicare al întreținerii efectuate de către pilotul-proprietar și eliminarea autoevaluării.
 - Simplificarea cerințelor de supraveghere severe (sisteme de calitate / bilanțuri organizaționale).
 - Permitearea autorizării inițiale a unui CAMO în lipsa unui program de întreținere autorizat.
 - Clarificarea condițiilor pentru întreținerea componentelor și sarcinile complexe.
 - Permitearea transferului de componente inutilizabile către proprietar.
 - Crearea unei autorizații noi, mai simple pentru personalul cu atribuții de întreținere a aeronavelor.
 - Emiterea unor cerințe mai simple pentru personalul care examinează navigabilitatea și a unor proceduri simplificate pentru executarea examinărilor privind navigabilitatea și eliberarea certificatelor de examinare a navigabilității (ARC).
 - Alocarea unui timp mai îndelungat pentru punerea în aplicare a modificărilor propuse.
11. Pentru a revizui aceste comentarii, agenția a creat 2 grupuri de examinare (M.005 și M.017), fiecare dintre acestea fiind alcătuit din membrii respectivului grup de lucru plus o persoană de la (Agenția de) Standardizare și Autorizări și o persoană din industrie, care și-a exprimat o opinie diferită față de NPA2007-08. În urma acestei examinări, agenția a emis, la 6 martie 2008, DRC2007-08, care conținea răspunsurile la fiecare comentariu; textul propus pentru normă și pentru MAC/MO; materiale explicative care indică modul în care au fost abordate cele mai importante probleme menționate mai sus; și un ghid pentru proprietarii de aeronave private cu o masă maximă la decolare mai mică de 2730 Kg (inclusiv baloane de orice dimensiuni), în care este prezentat un rezumat al celor mai simplificate proceduri permise de normele propuse.
12. Ca urmare a consultării externe a DRC2007-08, care s-a încheiat la 6 mai 2008, agenția a primit reacții de la:
- 6 autorități competente: AustroControl-Austria, CAA-Țările de Jos, CAA-Regatul Unit, DGAC-Franța, ENAC-Italia, FOCA-Elveția.
 - 12 organizații și asociații: *Broadland Balloon Flights*, Clubul Britanic al Baloanelor și Dirijabilelor, GEFA-FLUG, Aeroclubul Regal Danez, *Europe Air Sports*, *Deutscher Aero Club*, Uniunea Europeană de Planorism, Producătorii de Planoare Europeni, *Alitalia Servizi*, Uniunea Franceză de Planorism (FFVV), Federația Norvegiană de Sporturi Aeronautice, Federația Europeană de Aeronave Ultrașoare.
 - 27 de indivizi particulari.

Aceste reacții sunt analizate în detaliu în Atașament. Niciuna dintre ele nu afectează, în realitate, substanța concluziilor pe care agenția le-a prezentat în DRC. Cu toate acestea, multe dintre ele propuneau îmbunătățiri interesante ale textului pe care agenția l-a introdus în prezentul aviz. Altele nu pot fi luate în considerare în contextul prezentei activități de reglementare, întrucât ar necesita o consultare deschisă corespunzătoare; în consecință, acestea vor fi luate în considerare pentru reglementări viitoare.

III. Conținutul avizului agenției

13. Prezentul aviz ia în considerare cât mai mult posibil propunerile făcute de numeroasele părți interesate care au participat la consultare și care au reacționat la DRC. Acesta propune o abordare europeană a menținerii navigabilității aeronavelor care nu participă la transportul aerian comercial, bazându-se pe sistemele naționale existente, atunci când acestea oferă mijloace echivalente pentru asigurarea nivelului de siguranță corespunzător, pentru a permite unora dintre ele să fie continuate cu un minimum de întreruperi; astfel, acesta permite acelor sisteme care și-au dovedit eficiența să fie disponibile tuturor cetățenilor europeni.
14. Nevoia de a produce, în paralel, cerințe și mijloace de punere în conformitate a acestora, precum și nevoia de a implica și de a consulta în mod corespunzător toate părțile interesate, explică motivul pentru care aceste sarcini de reglementare, care ar fi trebuit finalizate în 2005, au putut fi finalizate abia acum, cu câteva luni înainte de sfârșitul raportului temporar de intrare în vigoare a dispozițiilor Părții M, care se aplică în cazul menținerii navigabilității aeronavelor care nu participă la transportul aerian comercial. Această conduită a ridicat în mod legitim preocupări în rândul părților interesate afectate. În consecință, prezentul aviz ia în considerare în totalitate aceste preocupări și propune măsuri tranzitorii pentru a le elimina.
15. Având în vedere ierarhia normelor AESA, prezentul aviz abordează doar modificările pe care agenția le propune pentru regulamentele aplicabile ale Comisiei (Partea M, Partea 145 și Partea 21); mijloacele de conformitate (MAC) și materialele orientative (MO) conexe, care au fost detaliate în DRC, pot și vor fi emise de către agenție doar atunci când regulamentele menționate mai sus au fost adoptate de către Comisie. Cu toate acestea, trebuie să fie clar faptul că măsurile prezentate în acest aviz trebuie citite în legătură cu MAC și MO menționate, ca parte a unui pachet acceptat.

a) Nevoia de norme comune

16. Deși numeroase persoane și organizații au pus sub semnul întrebării nevoia de schimbare și au sprijinit continuarea fiecărui sistem național actual, se știe că Parlamentul European și Consiliul au decis deja că menținerea navigabilității tuturor aeronavelor înmatriculate în statele membre va respecta normele comune, astfel încât cetățenii să beneficieze de două dintre principalele obiective atribuite sistemului AESA:

a) Siguranța

Unul dintre principalele obiective este acela de a armoniza nivelul de siguranță. Deși nu există nicio dovadă care să indice existența unei preocupări privind siguranța în cadrul sistemelor naționale actuale, aceasta nu înseamnă că siguranța nu poate fi îmbunătățită. De fapt, nivelul de siguranță al sistemelor naționale variază de la țară la țară, iar stabilirea unui set comun de norme cu standardele corespunzătoare ar trebui să îmbunătățească nivelul global de siguranță din Europa.

b) Piața comună

Un alt obiectiv al Comunității, în momentul înființării sistemului AESA, a fost acela de a facilita funcționarea pieței interne. Libera circulație a mărfurilor, serviciilor și persoanelor impune adoptarea unor norme comune, pentru a asigura faptul că aeronavele folosite pot fi vândute oriunde pe Piața Comună; întreprinderile de management al întreținerii și menținerii navigabilității își pot oferi serviciile în toate statele membre; iar cetățenii UE își pot pilota liberi aeronavele în orice stat membru.

17. În consecință, propunerea înlăturării Părții M pentru aviația generală nu reprezintă o opțiune. Mai mult decât atât, nici neadoptarea niciunei acțiuni nu reprezintă o opțiune, întrucât aceasta ar însemna punerea în aplicare a Părții M sub forma sa actuală, începând cu 28 septembrie 2008. Singura modalitate de a acționa în mediul legislativ actual este deci aceea de a modifica Partea M, pentru ca aceasta să răspundă mai bine nevoilor diferitelor categorii și dimensiuni de aeronave, precum și diferitelor tipuri de operațiuni. Procedând astfel, agenția a abordat în special principalele probleme identificate în timpul consultării.

b) Formatul cerințelor privind menținerea navigabilității pentru aviația generală

18. Câțiva indivizi și câteva întreprinderi au considerat că cerințele actuale sunt prea complicate și dificil de înțeles; aceștia au solicitat deci înființarea unei Părți M separate, dedicate aviației generale (așa-numita „Parte M ușoară”). Agenția nu contestă faptul că textele juridice nu sunt întotdeauna ușor de utilizat de către persoanele reglementate, chiar dacă au fost depuse cele mai mari eforturi pentru a le produce într-un limbaj clar și a le organiza într-un mod care să le facă să fie ușor de utilizat. Aceasta se datorează faptului că textele juridice nu sunt produse pentru a fi utilizate direct ca manuale pentru activitățile cotidiene; scopul principal al acestora este acela de a crea o siguranță juridică atunci când lucrurile nu se desfășoară în mod corespunzător. Mai mult decât atât, acest gen de texte creează drepturi pentru persoanele reglementate care sunt îndreptățite să le interpreteze cât mai mult în interesul lor. Multe dintre cerințele cuprinse în Partea M sunt, într-adevăr, de natură generală și pot fi adaptate de către fiecare candidat la dimensiunea și tipul întreprinderii și al operațiunii.

19. Și în acest context, a fost luat în considerare faptul că Partea M se aplică unei mari varietăți de aeronave care participă la mai multe tipuri de operațiuni:

- Aeronave de mare capacitate (astfel cum sunt definite deja în Regulamentul (CE) nr. 2042/2003);
- Aeronavele care nu sunt de mare capacitate, cu o masă maximă la decolare de peste 2730 Kg;
- Aeronave cu o masă maximă la decolare mai mică de 2730 Kg și baloane;
- Aeronavele ELA1 (astfel cum sunt definite în prezentul aviz de anticipare a NPA2008-07 legat de „procesul ELA”; „Schimbări și reparații standard” și „Specificații de certificare pentru avioane sport ușoare”);
- Aeronave CS-VLA, CS-22 și ASU (ASU astfel cum sunt definite în prezentul aviz de anticipare a NPA2008-07).

Dacă ar trebui urmată logica unei Părți M separate, dedicate aviației generale, nu ar trebui produsă o sigură „Parte M ușoară”, ci mai multe, pentru a aborda fiecare categorie de aeronave în parte și, eventual, de asemenea, fiecare tip de operațiune în parte. Având în vedere jurisprudența Curții UE, aceasta ar crea multă confuzie, întrucât fiecare text ar trebui interpretat independent de celelalte, astfel încât texte identice ar putea duce la cerințe diferite.

20. În consecință, cerințele juridice trebuie utilizate în legătură cu materialul interpretativ corespunzător, produs de către factorii de reglementare și de către persoanele reglementate însele. În acest din urmă caz, un astfel de material interpretativ poate fi emis de către asociații și federații sindicale în beneficiul membrilor acestora.

21. Fără a aduce atingere comentariilor de mai sus, agenția înțelege nevoia părților interesate din aviația generală de a beneficia de asistență în ceea ce privește înțelegerea și punerea în aplicare a cerințelor pe care trebuie să le respecte. În consecință, agenția va depune toate eforturile posibile pentru a oferi utilizatorilor orientări asemănătoare aceleia pe care a anexat-o la DRC-ul referitor la proprietarii de baloane și aeronave private cu o masă maximă la decolare mai mică de 2730 Kg. De asemenea, agenția va comunica atât conținutul normei, cât și intenția referitoare la aceasta autorităților competente, persoanelor și întreprinderilor reglementate prin note explicative, scrisori, ateliere etc.

c) Integrarea rezultatelor sarcinii de reglementare MDM.032 privind o mai bună reglementare a aviației generale.

22. Câteva persoane și întreprinderi au propus să se ia în considerare procedurile simplificate pentru aeronavele ușoare, propuse în cadrul sarcinii de reglementare MDM.032. Deși trebuie remarcat faptul că această sarcină abordează, în principal, cerințele privind operațiunile aeriene, autorizarea piloților și navigabilitatea inițială, este adevărat că există o nevoie de a asigura consecvența între cerințele privind menținerea navigabilității și cele legate de certificarea modificărilor și reparațiilor, precum și cele aplicabile în cazul certificării reperelor și dispozitivelor. Activitatea întreprinsă în contextul acestei sarcini a progresat suficient pentru a permite publicarea unui NPA2008-07, creând un nou proces numit „Aeronavele ușoare europene” cu 2 subcategorii (ELA1 și ELA2) și propunând o nouă Specificație de certificare (SC) pentru ASU (avioanele sport ușoare). Anticipând această dezvoltare, prezentul aviz conține și alte simplificări specifice acestor aeronave:

- a) Posibilitatea de a instala componente care nu au un certificat de aprobare a dării în exploatare, dacă acest lucru este permis de Partea 21 (a se vedea M.A.501 (a)). Aceasta anticipează posibilitatea ca proprietarul să fabrice anumite piese fără o aprobare a dării în exploatare care a fost propusă prin MDM.032.
- b) Posibilitatea ca un personal autorizat pentru certificare independent să execute sarcini de întreținere a componentelor și sarcini de întreținere complexe asupra aeronavelor ELA1 (a se vedea M.A.502 (d) și M.A.801 (c)).
- c) Posibilitatea ca un personal autorizat pentru certificare independent să emită recomandări pentru eliberarea unui ARC pentru aeronavele ELA1 (a se vedea M.A.901 (g)).

d) Combinarea autorizărilor menționate în M.A. capitolul F + M.A. capitolul G (Întreprinderile de management al menținerii navigabilității (CAMO)).

23. S-a propus combinarea autorizărilor menționate în M.A. capitolul F + M.A. capitolul G, pentru a evita dublarea prezentărilor, anchetelor, auditurilor și a taxelor. Cu toate acestea, agenția nu este convinsă că propunerea ar produce avantajele așteptate. În primul rând, este clar că trebuie să se păstreze certificatele separate, pentru a răspunde nevoilor acelor întreprinderi care doresc să obțină o singură autorizare. Chiar dacă ar exista o posibilitate de a combina aceste certificate, aceasta nu ar garanta un singur proces de certificare, deoarece autoritatea competentă ar putea decide oricând să efectueze audituri în cadrul unor evenimente separate și să aibă diferite departamente care să se ocupe de problemele legate de întreținere și de menținere a navigabilității. Ca urmare, nu ar exista nicio garanție a unor taxe mai mici, întrucât autoritatea ar putea adapta taxele la nivelul de anchetă necesar, care este mai ridicat pentru o autorizare combinată decât pentru una separată. În orice caz, agenția nu deține controlul asupra taxelor percepute de către autoritățile competente.

24. În locul creării unei autorizări combinate, agenția a optat deci pentru următoarele:

- a) MAC M.A.602 și MAC M.A.702 clarifică faptul că o întreprindere care solicită ambele autorizări poate utiliza un singur Formular 2 al AESA pentru cerere.
- b) MAC M.B.604 (b) și MAC M.B.704 (b) recomandă ca autoritatea competentă să organizeze auditerile în așa fel încât să acopere ambele autorizări, pentru a evita vizitele duble într-o anumită zonă.
- c) MAC M.A.704 va include un exemplu de prezentare combinată pentru o întreprindere care deține ambele autorizări (M.A. capitolul F și CAMO).

Se așteaptă ca aceasta să furnizeze baza adaptării taxelor la nivelul de anchetă necesar, indiferent dacă există un certificat final combinat sau două certificate separate.

e) Acceptarea FAA AC43-13 pentru reparații și modificări

25. Câteva persoane și întreprinderi au solicitat acceptarea utilizării FAA AC43-13 pentru reparații și modificări. Deși agenția este de acord cu nevoia de a se găsi modalități mai simple de a aborda modificările și reparațiile aeronavelor ușoare, agenția nu consideră posibilă utilizarea directă a normei FAA, care a fost dezvoltată într-un mediu reglementar diferit în care clasificarea reparațiilor ca „importante” sau „minore”, precum și partajarea rolurilor de reglementare, sunt diferite.

Ca urmare, unii au sugerat transpunerea procesului de aprobare a reparațiilor, stabilit de FAA AC43-13, în sistemul AESA. Acest aspect este luat în considerare în prezent în cadrul sarcinii de reglementare MDM.032, întrucât nu este o problemă legată de întreținere, ci una legată de menținerea navigabilității, abordată în cadrul Părții 21 capitolul D și capitolul M, care conțin cerințele care trebuie respectate pentru modificări și reparații. În consecință, agenția ia în considerare cerințe de certificare corespunzătoare, descrise în NPA2008-07, care ar oferi același tip de flexibilități ca și cele incluse în AC43-13, dar în contextul AESA.

f) Acceptarea directă a documentelor de dare în exploatare nord-americane și canadiene pentru componentele întreținute

26. Numeroase întreprinderi și numeroși proprietari de aeronave au pe stoc, în prezent, componente care au fost date în exploatare, după întreținere, cu formularele corespondente FAA 8130-3 sau TCCA 24-0078; aceste formulare nu au fost însă eliberate de întreprinderi acreditate în conformitate cu dreptul comunitar, în consecință, ele nu pot fi instalate după 28 septembrie 2008. Mai mult decât atât, întreprinderile cu atribuții de întreținere din SUA și Canada care execută lucrări de întreținere asupra componentelor instalate pe aeronavele din aviația generală nu par interesate să dețină o autorizare europeană. Aceasta ar putea duce la o penurie de întreprinderi cu atribuții de întreținere autorizate pentru a acoperi nevoile comunității aviației generale europene.

27. În consecință, agenția va clarifica, în MAC M.A.613 (a), faptul că o întreprindere cu atribuții de întreținere menționată în M.A. capitolul F sau în Partea 145 (care nu posedă o categorie de clasă pentru componente) poate să emită un Formular 1 după controalele și verificările corespunzătoare, în cazul componentelor care au fost date în exploatare în urma unei întrețineri efectuate cu un 8130-3 (FAA) sau TCCA 24-0078 (Canada) fără o eliberare dublă. Această procedură simplificată se bazează pe capacitatea tehnică a acestor întreprinderi și pe încrederea pe care o putem avea în supravegherea efectuată de autoritățile competente americane și canadiene, pe baza evaluărilor efectuate pentru încheierea acordurilor bilaterale pendinte privind siguranța aviației cu aceste țări.

g) Extinderea domeniului de aplicare a întreținerii efectuate de către piloții-proprietari și eliminarea autoevaluării

28. În ceea ce privește întreținerea efectuată de către piloții-proprietari, agenția este de acord că experiența din unele state membre și din alte sisteme de reglementare a demonstrat că proprietarul de aeronavă poate face mai multe, acesta fiind cel mai afectat de activitatea întreprinsă pentru a asigura siguranța aeronavei pe care o utilizează. În consecință, s-a decis revizuirea completă a listei sarcinilor de întreținere care pot fi efectuate de către piloții-proprietari, care vor fi identificate pe categorii de aeronave și vor fi transferate la materialul MAC (MAC noi în apendicele VIII al Părții M). Aceste liste exclud în mod clar articolele care sunt critice pentru siguranță. Dimpotrivă, pentru o mai mare siguranță, apendicele VIII clarifică toate categoriile de sarcini care nu se califică pentru întreținerea efectuată de către piloții-proprietari.
29. Pentru a asigura nivelul necesar de încredere în competența pilotului-proprietar de a efectua astfel de sarcini de întreținere, apendicele VIII conține principiile de bază care trebuie respectate de către pilotul-proprietar în ceea ce privește:
- Competența și responsabilitățile.
 - Efectuarea întreținerii și evidența.

Aceste prevederi se bazează pe conceptul de „autoevaluare efectuată de către pilot”. Riscurile asociate sunt atenuate de faptul că sarcinile executate de către un anumit pilot-proprietar trebuie enumerate în programul de întreținere. Ca urmare, atunci când aeronava este gestionată de un CAMO, această întreprindere va verifica dacă întreținerea este efectuată în mod corespunzător; atunci când aeronava nu este gestionată de un CAMO, o verificare similară a calității va fi efectuată de către autoritatea competentă în timpul examinărilor periodice ale navigabilității. În consecință, eficacitatea întreținerii efectuate de către pilotul-proprietar va fi evaluată, iar programul de întreținere va fi modificat, dacă este cazul, pentru a adapta sarcinile efectuate de către pilotul-proprietar la capacitățile reale ale acestuia.

h) Simplificarea cerințelor de supraveghere oneroase (sisteme de calitate / bilanțuri organizaționale)

30. Cerințele privind autorizarea CAMO, în special nevoia unor audituri de calitate interne / externe sau bilanțurile organizaționale interne, sunt considerate de către unii ca fiind disproporționate, întrucât, în opinia acestora, CAMO-urile se ocupă exclusiv de funcții birocratice care nu implică muncă efectivă asupra aeronavelor. Ca urmare, aceștia au propus ca auditurile efectuate de către autoritatea competentă să fie suficiente. Agenția trebuie să clarifice mai întâi faptul că gestionarea menținerii navigabilității aeronavei este la fel de importantă pentru siguranța aeronavei ca și întreținerea efectivă executată asupra acesteia. În cazul în care sarcinile de menținere a navigabilității nu sunt executate în mod corespunzător, există, evident, riscul de a nu fi efectuate toate sarcinile de întreținere impuse. În consecință, acest aspect trebuie privit cu seriozitate, iar persoanelor responsabile nu ar trebui să li se acorde prerogative în acest domeniu fără o verificare corespunzătoare a faptului că acestea le pot exercita în mod adecvat.
31. În acest context, nu se consideră acceptabil să se aibă încredere doar în auditurile efectuate de către autoritatea competentă, din următoarele motive:
- Toate prerogativele acordate unui CAMO (aceleași ca și prerogativele acordate organizațiilor menționate în M.A. capitolul F, Partea 145 și Partea 147) se bazează pe faptul că există un proces intern care monitorizează conformitatea cu regulamentele. În funcție

de dimensiunile întreprinderii, acesta va fi efectuat prin bilanțuri organizaționale sau prin intermediul unui sistem de control al calității.

- Sistemul de control al calității este fundamental atunci când întreprinderea devine complexă, întrucât la acest nivel există numeroase proceduri de lucru, precum și o nevoie de a asigura o comunicare corespunzătoare între diferitele departamente și funcții.
- Întreprinderea este singura care este conștientă în mod continuu de problemele, dificultățile și nerespectările existente, precum și singura care poate asigura acțiuni corective și monitorizări corespunzătoare.

32. Cu toate acestea, agenția recunoaște că cerințele privind autorizarea întreprinderilor vor fi proporționale cu dimensiunile și complexitatea acestora. Aceasta va modifica în consecință apendicele VIII la MAC M.A.616 și va crea un nou apendice XIII la MAC M.A.712 (f) pentru a adapta dispozițiile acestora la complexitatea mai redusă a întreprinderilor mici menționate în M.A. capitolul F și M.A. capitolul G. În acest context, agenția dorește, de asemenea, să reamintească faptul că, în ciuda a ceea ce multe părți interesate par să înțeleagă, regulamentul nu obligă personalul cu atribuții de examinare a navigabilității să fie independent, nici măcar în cazul întreprinderilor mai mari decât un CAMO alcătuit dintr-o singură persoană.

i) Permitearea autorizării inițiale a unui CAMO în absența unui program de întreținere autorizat

33. Autorizarea inițială a CAMO-urilor independente (fără legătură cu un deținător al unui CTA) a fost identificată ca fiind o posibilă „problemă oul sau găina”, atunci când acestea nu au contracte cu clienți și, prin urmare, nu pot să obțină autorizarea necesară pentru a-și oferi serviciile. Această problemă ar putea fi cauzată de faptul că:

- Formularul 14, cuprins, în prezent, în apendicele VI la Partea M, include referința la programul de întreținere și
- În Formularul 14, nu există nicio orientare sau MAC care să explice ce este acceptabil ca referință pentru un program de întreținere.

În consecință, unele autorități competente consideră necesar ca Formularul 14 să conțină programe de întreținere specifice pentru fiecare aeronavă în parte sub supravegherea solicitantului. Această interpretare specială nu recunoaște posibilitatea de a se face trimitere la „programe de întreținere generice” care se referă la tipuri și modele de aeronave diferite.

34. Agenția dorește să reamintească mai întâi faptul că o astfel de interpretare nu este sprijinită de normă sau de MAC-uri. Mai mult decât atât, aceasta nu intenționează să le impună CAMO-urilor independente condiția de a fi încheiat un contract cu un posibil client înainte să poată solicita o autorizare. Agenția consideră, într-adevăr, că orice întreprindere ar trebui să fie capabilă să obțină autorizarea pentru a contacta un client care are un contract cu o altă întreprindere, astfel încât proprietarii/transportatorii să fie în măsură să aleagă dintre diferite opțiuni. Ca urmare:

- M.A.709 se modifică pentru a include conceptul de programe de întreținere „de bază” și „generice”, clarificând faptul că intenția este aceea de a accepta autorizarea CAMO-urilor independente fără a fi necesară existența unor clienți. MAC M.A.709 se adaptează pentru a clarifica și mai mult acest concept.
- Anexa VI la Partea M este modificată pentru:

- a înlătura referința la programul de întreținere din Formularul 14; dispozițiile asociate sunt transferate specificațiilor privind gestionarea menținerii navigabilității (CAME).
- a permite includerea tipurilor, seriilor sau grupurilor de aeronave în Formularul 14. Acest aspect va fi clarificat și mai mult în MAC M.B.703.
- a adapta mai bine Formularul 14 la cazul în care un transportator aerian comercial efectuează, de asemenea, activități de management al menținerii navigabilității aeronavelor care nu participă la transportul aerian comercial.

j) Clarificarea condițiilor pentru întreținerea componentelor și sarcinile complexe

35. Conform normei actuale, întreținerea componentelor ar trebui efectuată de către întreprinderi cu atribuții de întreținere autorizate, care posedă o categorie de clasă corespunzătoare pentru componente. Singura excepție este cazul în care o componentă este întreținută în timp ce este instalată pe aeronavă sau în timp ce este demontată temporar de pe o aeronavă, în cazul în care acest lucru este permis în mod expres de manualul de întreținere a aeronavei pentru a ameliora accesibilitate, caz în care o astfel de lucrare de întreținere poate fi executată de către un personal autorizat pentru certificare independent. În plus, sarcinile de întreținere complexe (apendicele VII) trebuie executate de către o întreprindere cu atribuții de întreținere autorizată.

36. Aceste prevederi ridică numeroase întrebări și preocupări în rândul persoanelor reglementate și al autorităților competente. În special:

- Nu se menționează dacă întreținerea va fi efectuată în conformitate cu datele de întreținere a aeronavei sau componentelor. Aceasta ne poate face să credem că întreținerea oricărei componente poate fi efectuată de către o persoană independentă autorizată pentru certificare, în cazul în care componenta rămâne instalată pe aeronavă (de exemplu: inspectarea părții calde a unui motor cu turbină).
- Textul nu indică ce tip de autorizație sau calificare (aeronavă sau componentă) este necesar pentru personalul autorizat pentru certificare independent în momentul în care execută sarcini de întreținere asupra componentelor.
- Textul nu specifică în mod clar ce tip de aprobare a dării în exploatare este emis în fiecare caz (Formularul 1 sau certificat de dare în exploatare a aeronavei).
- Nu există nicio deosebire în ceea ce privește complexitatea aeronavei implicate.

37. Pentru a aborda aceste probleme, M.A.502, M.A.613 (a), M.A.802 (a) & (b), apendicele IV la Partea M, „Categorii de evaluare” și apendicele II la Partea 145, „Clasa de autorizare a întreprinderilor și sistemul de evaluare” sunt modificate pentru:

- a permite efectuarea întreținerii componentelor de către un personal autorizat pentru certificare independent, care posedă o categorie de clasă pentru aeronave și de către întreprinderile cu atribuții de întreținere, care posedă o categorie de clasă pentru aeronave (clasa A) în timp ce componenta este instalată pe aeronavă sau când aceasta este demontată temporar de pe aceasta, atâta timp când întreținerea este efectuată în conformitate cu datele de întreținere a aeronavelor sau, în cazul în care există o aprobare specială din partea autorității, în conformitate cu datele de întreținere a componentelor (pentru întreținerea simplă a componentelor). Această întreținere nu se califică pentru eliberarea unui Formular 1 și va fi supusă cerințelor privind darea în exploatare a aeronavelor.

- a permite întreținerea componentelor de către întreprinderi care deține o categorie de clasă pentru motoare/unități auxiliare de alimentare (clasa B), în timp ce componenta este instalată pe motor/unitatea auxiliară de alimentare sau este demontată temporar de pe acestea, atâta timp cât întreținerea este efectuată în conformitate cu datele de întreținere a motoarelor/unităților auxiliare de alimentare sau, în cazul în care există o aprobare specială din partea autorității, în conformitate cu datele de întreținere a componentelor (pentru întreținerea simplă a componentelor).
- a permite, în cazul aeronavelor ELA1, ca personalul autorizat pentru certificare independent, care posedă o categorie de clasă pentru aeronave, să efectueze:
 - Întreținerea componentelor în conformitate cu datele de întreținere a componentelor în timp ce componenta este instalată pe aeronavă sau este demontată temporar. Aceasta nu se aplică în cazul reviziilor generale ale componentelor.
 - Sarcinile complexe enumerate în apendicele VII, în urma unui acord prealabil între proprietar și autoritatea competentă.
- a permite, în cazul aeronavelor CS-VLA, CS-22 și ASU, ca un personal autorizat pentru certificare independent, care posedă o categorie de clasă pentru aeronave, să efectueze revizii generale ale motoarelor, în urma unui acord prealabil între proprietar și autoritatea competentă. Aceasta se aplică doar în cazul motoarelor demontate temporar de pe aeronavă pentru efectuarea unor revizii generale, care sunt reinstalate apoi și date în exploatare împreună cu aeronava. Niciun Formular 1 al AESA nu poate fi eliberat.

k) Permiteea transferului de componente inutilizabile către proprietar

38. Norma actuală impune păstrarea componentelor inutilizabile sub controlul unei întreprinderi cu atribuții de întreținere a componentelor până când se ia o decizie în sensul reparării sau aruncării acestora. Această cerință nu este concordantă cu flexibilitatea introdusă de prezentul aviz. În consecință, este necesar să se extindă prerogativele privind custodia la orice întreprindere cu atribuții de întreținere autorizată (autorizată pentru componente sau pentru aeronave) și la proprietarul aeronavei. În acest din urmă caz, componenta trebuie identificată în prealabil ca fiind inutilizabilă, iar transferul către proprietar trebuie să se reflecte în carnetul de bord corespunzător. Această modificare a fost introdusă în M.A.504 (b).

l) Crearea unei autorizații noi, mai simple pentru personalul cu atribuții de întreținere a aeronavelor

39. Reacțiile primite de agenție au indicat faptul că cerințele privind calificarea pentru autorizația B1.2 sunt prea stricte pentru spectrul mai redus (în termeni de complexitate) al avioanelor cu motoare cu piston. În plus, nu există nicio autorizație europeană care să se refere la planoare și baloane. Această nevoie privind o licență europeană care să fie adaptată în mod adecvat la comunitatea de aeronave din aviația generală a fost identificată, de asemenea, prin A-NPA14/2006.

Acest aspect este analizat în prezent în domeniul de aplicare al sarcinii de reglementare 66.022, un NPA2008-03 fiind supus, în prezent, unei consultări externe.

m) Cerințe mai simple pentru personalul cu atribuții de analizare a navigabilității și proceduri simplificate pentru efectuarea analizelor navigabilității și eliberarea certificatelor de examinare a navigabilității (ARC).

40. Situația aeronavelor înmatriculate într-un stat membru al UE și operate sub supravegherea unei țări terțe, în care supravegherea reglementară în vederea siguranței nu a fost delegată unei țări terțe, trebuie clarificată. Întrucât majoritatea acestor aeronave sunt aeronave mari, ele trebuie administrate de către un CAMO, care, în cele mai multe cazuri, va fi un CAMO dintr-o țară terță; dispozițiile actuale ale Partii M nu permit acestor CAMO-uri să elibereze ARC-uri. Deși agenția ia în considerare posibilitatea de a revizui această restricție pe baza Tratatului Organizației Mondiale a Comerțului, aceasta nu a făcut parte din sarcina de reglementare actuală și va fi procesată în cadrul unei sarcini separate în timp util. Ca soluție temporară, M.A.901 este modificat pentru a permite:

- CAMO care gestionează aeronava să prelungească ARC-ul emis de către o altă astfel de întreprindere sau de către autoritatea competentă, atâta timp cât aeronava se găsește într-un mediu controlat. Acest aspect este aplicabil chiar dacă respectivul CAMO nu are nicio prerogativă pentru a efectua analize ale navigabilității și a elibera ARC-uri. Aceasta se bazează pe faptul că nu i se impune să efectueze o examinare a navigabilității și să dispună de personal cu atribuții de examinare a navigabilității pentru a prelungi un ARC. Acest amendament a fost introdus în M.A.711 (a) 4 și M.A.901 (f).
- Această măsură se bazează pe faptul că, pentru a prelungi un ARC, nu se impune efectuarea unei examinări a navigabilității, ci doar verificarea faptului că aeronava a stat într-un mediu controlat. Ca urmare, nu este necesar să se dispună de personal cu atribuții de examinare a navigabilității.
- Autorității competente să efectueze examinarea navigabilității și să elibereze ARC-ul pentru aeronavele care nu participă la transportul aerian comercial și care sunt administrate de către un CAMO dintr-o țară terță. Acest amendament a fost introdus în M.A.901 (i).

Cu aceste măsuri, autoritatea competentă din statul membru de înmatriculare poate efectua examinarea navigabilității și poate elibera certificatul de examinare a navigabilității. În plus, aceasta trebuie să facă acest lucru doar o dată la 3 ani, întrucât CAMO străin poate prelungi ARC-ul eliberat de această autoritate competentă, în cazul în care aeronava se află într-un mediu controlat.

În plus, articolul 7, alineatul 3 litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 a fost modificat pentru a include o perioadă de renunțare până la 28 septembrie 2009 pentru obligația de a contracta un CAMO pentru aeronavele de mare capacitate menționate mai sus (utilizate de transportatori dintr-o țară terță).

41. Agenția remarcă faptul că dispoziția introdusă în M.A.711 (a) 4 și M.A.901 (f), după cum se indică mai sus, se aplică tuturor aeronavelor, inclusiv celor utilizate în transportul aerian comercial. Obiectivul este acela de a permite CAMO care gestionează aeronava să prelungească ARC-ul eliberat de autoritatea competentă în momentul eliberării certificatului inițial de navigabilitate pentru o aeronavă importată în UE.

42. Clarificarea și simplificarea dispozițiilor legate de efectuarea examinărilor navigabilității și de eliberarea certificatului de examinare a navigabilității (ARC) constituie o consecință necesară a flexibilității mărite introduse în Partea M pentru aeronavele necomerciale, în special pentru cele mici. În consecință, prezentul aviz introduce următoarele amendamente:

- Pentru toate aeronavele noi produse în UE, ARC-ul inițial va fi eliberat împreună cu certificatul de navigabilitate inițial în conformitate cu 21A.183, alineatul 1. Nu este necesară o examinare a navigabilității. Acest amendament a fost introdus în M.A.901 (k).

- Pentru aeronavele care nu sunt utilizate în transportul aerian comercial, altele decât aeronavele de mare capacitate, proprietarul poate contracta, pentru dezvoltarea și autorizarea indirectă a programului de întreținere, orice CAMO, chiar dacă navigabilitatea aeronavei nu este administrată de către un CAMO. Acest amendament a fost introdus în M.A.201 (e).
- Pentru aeronavele cu o masă maximă la decolare mai mică de 2730 Kg și pentru baloane, care nu sunt utilizate în transportul aerian comercial:
 - Cerințe simplificate privind calificarea personalului cu atribuții de examinare a navigabilității, atât pentru CAMO, cât și pentru autoritatea competentă. Aceasta include cerințe reduse privind experiența și posibilitatea de a înlocui formarea profesională oficială cu evaluarea competențelor. Acest amendament a fost introdus în M.A.707 (a) 2 și M.B.902 (b) 2.
 - Proprietarul poate decide efectuarea examinării navigabilității și eliberarea ARC de către autoritatea competentă sau de către orice CAMO autorizat corespunzător, indiferent dacă aeronava se află sau nu într-un mediu controlat. Acest amendament a fost introdus în M.A.901 (h) 2.
- Pentru aeronavele ELA1:
 - Personalul autorizat pentru certificare independent, acceptat de autoritatea competentă, poate emite recomandări pentru un ARC. Acest amendament a fost introdus în M.A.901 (g).

n) Dispoziții tranzitorii

43. Setul de norme modificat, descris mai sus, poate intra în vigoare doar după ce a fost aprobat de către Comisie. Cu toate acestea, având în vedere că:

- termenul limită actual pentru punerea în aplicare a Părții M pentru aeronavele care nu participă la transportul aerian comercial este de 28 septembrie 2008,
- majoritatea întreprinderilor au renunțat la solicitarea autorizărilor prevăzute de M.A. capitolul F și M.A. capitolul G până când vor avea o imagine clară a schimbărilor introduse în Partea M pentru aviația generală și că
- autoritățile competente nu vor fi în măsură să finalizeze anchetele corespunzătoare și să elibereze certificate de autorizare înainte de termenul limită de 28 septembrie 2008,

Agenția a considerat necesar să prevadă aranjamente tranzitorii corespunzătoare pentru acele dispoziții care nu pot fi puse în aplicare în mod rezonabil înainte de 28 septembrie 2008, astfel încât întreprinderile și autoritățile afectate să aibă timp să le pună în aplicare, permițând în același timp menținerea navigabilității aeronavelor conform normelor naționale.

44. Aceste măsuri tranzitorii, care sunt incluse în regulamentul propus de modificare a dispozițiilor tranzitorii ale Regulamentului (CE) nr. 2042/2003, prevăd:

- a) În cazul aeronavelor care nu sunt utilizate în transportul aerian comercial:
- Posibilitatea ca autoritățile competente și CAMO-urile naționale să elibereze/prelungască, după 28 septembrie 2008, de maximum două ori (în cazul AAN) sau o singură dată (în cazul unui CAMO național), cu câte un an fiecare, certificatul de examinare a navigabilității, conform cerințelor statului membru. (A se consulta articolul 3 alineatul 5 din Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 modificat.)

- o Posibilitatea ca statul membru să aleagă să renunțe, până la 28 septembrie 2009, la obligația de a încheia un contract cu un CAMO (pentru aeronavele de mare capacitate, utilizate de către un transportator dintr-o țară terță). (A se consulta articolul 7 alineatul 3 litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 modificat.)
- b) În cazul aeronavelor care nu participă la transportul aerian comercial, altele decât aeronavele de mari dimensiuni, până la 28 septembrie 2009:
- o Sarcinile de management al menținerii navigabilității pot fi executate de către un CAMO autorizat conform cerințelor statului membru. (A se consulta articolul 3, alineatul 4 din 2042/2003 modificat.)
 - o Întreținerea și darea în exploatare a aeronavelor și componentelor pot fi efectuate de către o întreprindere cu atribuții de întreținere autorizată conform cerințelor statului membru. (A se consulta articolul 4 alineatul 4 din Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 modificat.)
 - o Posibilitatea ca statul membru să renunțe la obligația de a încheia un contract cu un CAMO sau cu o întreprindere cu atribuții de întreținere autorizată (pentru aeronavele afectate de M.A.201 (i)). (A se consulta articolul 7 alineatul 3 litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 modificat.)
 - o Posibilitatea de a utiliza programe de întreținere naționale echivalente. (A se consulta articolul 3 alineatul 6 din Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 modificat.)
 - o Posibilitatea de a continua utilizarea unui personal autorizat pentru certificare, calificat în conformitate cu cerințele statului membru. (A se consulta articolul 5 alineatul 1 din Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 modificat.)
 - o Certificatele de dare în exploatare eliberate de întreprinderile cu atribuții de întreținere autorizate conform cerințelor statului membru sunt considerate ca fiind echivalente cu cele eliberate în conformitate cu M.A.801 și M.A.802. (A se consulta articolul 4 alineatul 4 din Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 modificat.)

Agenția remarcă faptul că proprietarii/operatorii de aeronave de mare capacitate care nu participă la transportul aerian comercial (cu excepția transportatorilor din țări terțe) sunt obligați să contracteze serviciile unui CAMO începând cu data de 28 septembrie 2008.

45. În perioada de comentare a NPA, un anumit stat membru a solicitat o perioadă de tranziție de 3 ani, în care personalul autorizat pentru certificare, calificat în conformitate cu normele naționale, să poată continua să își exercite prerogativele, în așa fel încât să atenueze impactul pensionării personalului autorizat pentru certificare actual și să ia în considerare faptul că autorizația B3 și ELA nu va fi disponibilă o perioadă. Agenția consideră că un astfel de caz specific nu va fi abordat printr-un proces de reglementare și sugerează, în schimb, să se facă uz de dispozițiile privind flexibilitatea cuprinse în articolul 14 din regulamentul de bază.

IV. Evaluarea repercusiunilor legislației

46. După cum s-a menționat deja în capitolul II de mai sus, evaluarea inițială repercusiunilor punerii în aplicare a Părții M a fost efectuată de către consultantul Air EuroSafe. Rezultatul a fost raportul privind evaluarea repercusiunilor legislației 2004/S 122-102598, întocmit de către acest consultant la 21 februarie 2005, care a fost publicat ca apendicele II la NPA07/2005. Acest raport conținea o listă cu alineatele care trebuie schimbate, împreună cu analiza repercusiunilor corespunzătoare. Concluzia a fost aceea că modificările propuse aveau un

impact pozitiv asupra persoanelor reglementate, neafectând nivelul de siguranță, și au fost propuse ca parte a NPA07/2005 (sarcina M.007).

47. Cu toate acestea, întrucât această sarcină a fost suplimentată de sarcinile M.005 și M.017, pentru a propune modificări suplimentare la Partea M și a produce material MAC/MO, au fost efectuate și alte evaluări ale repercusiunilor legislației referitoare la următoarele subiecte:

- Calificarea personalului cu atribuții de examinare a navigabilității pentru aeronavele cu o masă maximă la decolare mai mică de 2730 Kg, care nu participă la transportul aerian comercial (atât pentru întreprinderile menționate în M.A. capitolul G, cât și pentru autoritățile competente).
- Eliberarea și reînnoirea certificatului de examinare a navigabilității.
- Subcontractarea unor servicii specializate de către întreprinderile prevăzute în M.A. capitolul F.
- Întreținerea efectuată de către piloții-proprietari.

48. Aceste repercusiuni au fost evaluate în totalitate în NPA2007-08, iar concluzia a fost aceea că, exceptând cazul de „Eliberare și reînnoire a certificatului de examinare a navigabilității”, modificările propuse fie nu aveau nicio repercusiune, fie aveau un impact pozitiv asupra tuturor sectoarelor afectate.

49. În cazul special al „Eliberării și reînnoirii certificatului de examinare a navigabilității”, opinia selectată a fost aceea de a permite proprietarului să decidă dacă examinarea navigabilității și eliberarea ARC vor fi efectuate de către un CAMO sau de către autoritatea competentă. Aceasta se va aplica în cazul aeronavelor cu o masă maximă la decolare mai mică de 2730 Kg, care nu participă la transportul aerian comercial. Această opțiune a fost susținută în mod clar de către toți reprezentanții din industrie. Pe de altă parte, majoritatea reprezentanților autorităților competente au susținut că aceasta ar impune o povară greu de evaluat pe umerii lor, întrucât nu sunt în măsură să evalueze dacă persoanele reglementate vor apela la ele sau la CAMO-uri pentru reînnoirea ARC-urilor; în consecință, exista riscul ca acestea să angajeze prea multe sau prea puține persoane în plus. Cu toate acestea, agenția a selectat această opinie întrucât aceasta oferă proprietarului o mai mare flexibilitate, promovând și mai mult aviația generală. Mai mult decât atât, aceasta consideră că piața ar trebui să se autoregleze rapid, astfel încât autoritățile competente să fie în măsură să identifice în mod corespunzător nevoile lor de personal.

50. În ceea ce privește subiectul menținerii navigabilității aeronavelor înmatriculate într-un stat membru al UE și operate sub supravegherea unei țări terțe, acolo unde supravegherea reglementară a siguranței nu a fost delegată țării terțe, agenția a considerat că marea majoritate a aeronavelor afectate sunt înmatriculate în Franța. Conform informațiilor primite de la DGAC-Franța la 16 mai 2007, există 66 de aeronave de mare capacitate, operate de 19 transportatori din țări terțe, provenind din 16 țări din afara UE.

Această problemă a fost abordată de modificările propuse la M.A.711 (a) 4, M.A.901 (f), M.A.901 (i) și articolul 7, alineatul 3 litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 2042/2003.

Köln, 15 mai 2008

P. GOUDOU
Director executiv

ANEXĂ: Reacții la DRC2007-08

Reacții generale:

- (1) „Producătorii de Planoare Europeni” și un individ particular au insistat asupra posibilității ca proprietarii să aleagă liber între cerințele cuprinse în Partea M și cerințele naționale, aducând drept argument faptul că cerințele naționale trebuie păstrate pentru aeronavele din Anexa II și că numărul de aeronave din Anexa II nu este mic.

Pe lângă răspunsurile furnizate deja în DRC2007-08, agenția ar dori să remarce că existența Anexei II nu justifică aplicarea normelor naționale în cazul aeronavelor care nu sunt incluse în această anexă.

Mai mult decât atât, după cum se specifică în considerentul (5) din regulamentul de bază, *„ar trebui adoptate măsuri proporționale pentru creșterea nivelului de siguranță a aviației de agrement. Ar trebui să se acorde o atenție deosebită avioanelor și elicopterelor a căror masă maximă la decolare este redusă și ale căror performanțe sunt în creștere, care pot circula în întreaga Comunitate și sunt produse la nivel industrial. Acestea pot fi, prin urmare, reglementate mai bine la nivel comunitar, pentru a se asigura nivelul de siguranță uniform necesar și protecția mediului”.*

Prin urmare, nu se poate garanta că aceste aeronave din Anexa II vor rămâne acolo permanent.

- (2) Deși nu este afectată de către regulamentele actuale ale UE, „Federația Europeană de Aeronave Ultrașoare” (EMF) și-a exprimat dezacordul față de justificările oferite de agenție în DRC2007-08 pentru a sprijini modificarea propusă a regulamentului. Pe lângă faptul că nu este mulțumită de Partea M propusă, EMF este preocupată de viitorul rezultat al sarcinii MDM.032.

În consecință, EMF și-a exprimat dorința fermă ca aeronavele cu o masă maximă la decolare mai mică de 450 kg să rămână în Anexa II, unde se află în prezent.

Agenția remarcă faptul că, după cum s-a menționat deja în articolul de mai sus, nu se poate garanta faptul că toate aeronavele aflate în prezent în Anexa II vor rămâne acolo permanent.

Cu toate acestea, agenția consideră că schema propusă pentru Partea M în acest aviz se poate dovedi, cu timpul, atractivă pentru comunitatea aeronavelor ultrașoare. Mai mult decât atât, activitatea legată de MDM.032 se află încă în desfășurare și se vor depune toate eforturile pentru a adapta normele la complexitatea redusă a aviației generale.

Agenția va oferi EMF un răspuns direct, detaliat la reacția acesteia.

- (3) Un individ particular a comentat faptul că el înțelege că faza de consultare a DRC corespunde fazei 5 din procesul de reglementare prezentat pe site-ul web al agenției și, prin urmare, consultarea respectivă ar trebui să dureze 3 luni.

Agenția remarcă faptul că faza 5 „Comentariile și perioada de examinare” corespunde perioadei cuprinse între sfârșitul consultării externe a NPA și emiterea DRC.

Perioada de reacție acordată pentru DRC corespunde fazei 6 „Adoptarea și publicarea”. Agenția nu poate elibera Avizul/Decizia finală mai devreme de 2 luni după emiterea DRC, pentru a permite timp suficient pentru reacții. Aceasta s-a afirmat la alineatul 6 (pagina

3) din DRC2007-08 și constituie o etapă suplimentară care nu există în multe procese de reglementare.

- (4) Un individ a întrebat unde poate fi găsită lista cu întreprinderi autorizate în conformitate cu Partea M.

Agenția remarcă faptul că autorizarea întreprinderilor menționate în M.A. capitolul F și M.A. capitolul G, situate în interiorul UE, este responsabilitatea totală a statelor membre și, prin urmare, aceste state membre sunt responsabile de liste corespunzătoare cu întreprinderi autorizate.

În cazul întreprinderilor din țări terțe, responsabilitatea revine AESA, iar lista cu întreprinderi autorizate va fi afișată pe site-ul web al agenției.

Reacții la Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 și la normele de punere în aplicare:

- (1) CAA-Regatul Unit și ENAC-Italia au propus alinierea Regulamentului (CE) nr. 2042/2003 la regulamentul de bază, în special, clauzele privind aplicabilitatea, numărul regulamentul și referința la „*aeronave complexe motorizate*” în loc de „*aeronave de mare capacitate*”.

Agenția remarcă faptul că această aliniere va fi realizată în cadrul sarcinii de reglementare MDM.044, inclusiv fazele de consultare corespunzătoare. Unele dintre aceste schimbări au un impact care trebuie evaluat și nu pot fi introduse acum ca parte a prezentului Aviz.

Cu toate acestea, agenția a înlocuit trimiterea la Regulamentul (CE) nr. 1592/2002, prezentat în Formularul 15a și Formularul 15b, cu noua trimitere la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

Orice alte trimiteri existente la Regulamentul (CE) nr. 1592/2002 pot fi abordate între timp utilizând articolul 69 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008, care stabilește faptul că trimiterile la Regulamentul (CE) nr. 1592/2002 abrogat vor fi interpretate ca fiind făcute la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și ar trebui înțelese în conformitate cu tabelul de corespondență prezentat în Anexa VI la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

- (2) FOCA-Elveția a solicitat AESA să ofere o interpretare prin care să menționeze dacă un balon poate opera în cadrul transportului aerian comercial sau nu, cu scopul de a lămurii care prevederi ale Regulamentului (CE) nr. 2042/2003 ar trebui respectate.

Poziția agenției este aceea că problema esențială nu este aceea dacă baloanele pot opera în cadrul „transportului aerian comercial” sau nu, ci dacă dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 2042/2003 legate de „transportul aerian comercial” sunt aplicabile sau nu la acestea.

Articolul 1 alineatul 3 din Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 menționează că „*dispozițiile prezentului regulament referitoare la transportul aerian comercial se aplică transportatorilor aeriени autorizați, conform definiției din dreptul comunitar*”.

În consecință, regulamentul aplicabil este Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele transportatorilor aeriени.

În cazul special al baloanelor, acestea sunt excluse din acest Regulament nr. 2407/92 prin articolul 1 alineatul 2 al acestuia, în consecință, dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 2042/2003 referitoare la „transportul aerian comercial” nu se aplică în prezent la acestea.

Cu toate acestea, situația se poate schimba în viitorul apropiat, când se vor emite norme de punere în aplicare referitoare la cerințele operaționale pentru aeronavele care participă la operațiunile comerciale. Aceasta ar putea duce la nevoia de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2042/2003.

- (3) AustroControl a propus alinierea definițiilor „aeranelor ELA1” prezentate în DRC2007-08, NPA2008-03 și NPA2008-07. În plus, „Producătorii de Planoare Europeni”, „Clubul Britanic al Baloanelor și Dirijabilelor” și doi indivizii au propus unele amendamente ale definiției „aeranelor ELA1”.

Agencia remarcă faptul că definiția „aeranelor ELA1”, care va fi introdusă în acest Aviz, din articolul 2 al Regulamentului (CE) nr. 2042/2003, este aceeași ca și aceea propusă în NPA2008-07 „Procesul ELA, modificările și reparațiile standard și specificațiile de certificare pentru aeronavele sport ușoare”. Cu toate acestea, în NPA2008-03, „autorizația ELA” nu se referă doar la aeronavele ELA1, ci și la unele aeronave ELA2.

Agencia recomandă ca aceste comentarii să fie retrimise în timpul fazei de consultare a NPA2007-08, care se încheie la 18 iulie 2008.

- (4) AustroControl, CAA-Regatul Unit, DGAC-Franța, ENAC-Italia și „Deutscher Aero Club” au propus unele modificări editoriale și de clarificare ale derogărilor M.A.302 (i) și M.A.901 (k).

În plus, DGAC-Franța a propus modificări ale derogărilor M.A.606 (h) și M.A.801 (d) pentru a se asigura că acestea se referă la toate aeronavele care nu participă la transportul aerian comercial, altele decât aeronavele de mare capacitate, indiferent de tipul întreprinderii sau de persoana care efectuează întreținerea.

Agencia a reformulat aceste derogări în consecință. În plus și pentru a face textul și mai clar, toate derogările propuse a fost transferate din Partea M în Regulamentul (CE) nr. 2042/2003, după cum urmează:

- o M.A.904 (f) transferată la articolul 3 alineatul 4.
- o M.A.901 (k) și M.A.903 (c) transferate la articolul 3 alineatul 5.
- o M.A.302 (i) transferată la articolul 3 alineatul 6.
- o M.A.802 (c) transferată la articolul 4 alineatul 4.
- o M.A.606 (h) și M.A.801 (d) transferate la articolul 5 alineatul 1.

- (5) „Aeroclubul Regal Danez”, „Europe Air Sports” și „Federația Norvegiană de Sporturi Aeronautice” au solicitat prelungirea perioadei de tranziție până la 28 septembrie 2010.

Agencia consideră că o perioadă de tranziție până la 28 septembrie 2009 asigură spațiu suficient pentru punerea în aplicare adecvată a amendamentelor propuse.

- (6) AustroControl a propus definirea, în Regulamentul (CE) nr. 2042/2003, a termenului „*operațiunii comerciale*” introdus în M.A.201 (i) și a propus, de asemenea, limitarea acestuia la aeronavele aflate deasupra categoriei planoarelor și a planoarelor motorizate.

Agencia remarcă faptul că termenul „*operațiuni comerciale*” este deja definit în regulamentul de bază. În plus, acest termen se referă, de asemenea, la planoare și la planoarele motorizate.

- (7) DGAC-Franța a propus, după cum a făcut deja în NPA2007-08, ca pentru aeronavele care nu participă la transportul aerian comercial, altele decât aeronavele de mare capacitate, programul de întreținere să nu fie autorizat, ci să fie doar acceptabil pentru autoritatea competentă. Intenția propunerii este aceea ca, exceptând limitările privind navigabilitatea (ALI), directivele de navigabilitate și alte date obligatorii, conținutul programului de întreținere pentru aceste aeronave să fie lăsat în responsabilitatea proprietarului și să nu fie aprobat de către autoritatea competentă.

Poziția agenției este aceea că, înainte ca programul de întreținere să poată fi considerat ca fiind „aprobat” sau „acceptabil”, autoritatea competentă trebuie să fi stabilit în prealabil faptul că acest conținut respectă cerințele descrise în M.A.302, în special în M.A.302 (d) și (h). În plus, trebuie să existe întotdeauna o notificare a unei astfel de aprobări/acceptări.

În consecință, întrucât agenția nu vede nicio diferență între termenii „aprobat” și „acceptat”, textul propus nu a fost modificat.

- (8) Un individ a comentat că textul rezultat pentru alineatul M.A.302 (g) este diferit în DRC2007-08 și DRC2007-01 și a solicitat un text rezultat consolidat.

Agenția remarcă faptul că alineatul M.A.302 (g) din DRC2007-01 corespunde alineatului M.A.302 (h) din DRC2007-08.

Agenția acceptă comentariul și modifică M.A.302 (h) din acest aviz, pentru a-l alinia la propunerea făcută în DRC2007-01. Agenția remarcă faptul că perioada de comentarii pentru DRC2007-01 s-a încheiat deja și că nu au existat reacții adverse la textul propus.

Această modificare face să nu fie necesară incorporarea propunerii făcute de CAA-Regatul Unit prin care se solicita înlocuirea în M.A.302 (h) a cuvintelor „titularul autorizării modificării” cu „titularul autorizării modificării minore”.

- (9) „Deutscher Aero Club” și „Europe Air Sports” au solicitat modificarea M.A.403 (b), pentru a permite pilotului-proprietar să decidă, în ceea ce privește sarcinile enumerate în apendicele VIII, dacă o defecțiune la o aeronavă periclitează grav siguranța zborului și, în consecință, să decidă momentul și acțiunile de rectificare care trebuie adoptate înainte de a mai efectua zboruri, precum și defecțiunile ale căror rectificări pot fi amânate. Justificarea oferită este aceea că, până când va intra în vigoare autorizația de întreținere a aeronavelor ELA propusă de NPA2008-03, va exista o lipsă de personal autorizat pentru certificare pentru a susține aceste probleme.

Poziția agenției este aceea că nu se poate garanta faptul că pilotul-proprietar are competența corespunzătoare pentru a decide dacă o defecțiune poate fi amânată sau nu. Prin urmare, dacă defecțiunea detectată poate fi rectificată printr-o sarcină din apendicele VIII, pilotul-proprietar poate efectua sarcina respectivă înainte de efectuarea zborului, dar nu o poate amâna.

Mai mult decât atât, agenția nu este de acord cu justificarea oferită în reacție, deoarece nu există nicio dovadă care să arate că viitorul număr de titulari ai unor autorizații ELA va fi mai mare decât numărul actual al personalului autorizat pentru certificare calificat conform normelor naționale. Până când va exista autorizația de întreținere a aeronavelor ELA, personalul autorizat pentru certificare în cazul planoarelor și baloanelor se poate califica respectând cerințele statelor membre, la fel ca și în prezent.

- (10) AustroControl și DGAC-Franța au făcut comentarii referitoare la dispozițiile specifice pentru aeronavele ELA1 care nu participă la transportul aerian comercial, propuse în M.A.502 (d) și M.A.801 (c) privind sarcinile de întreținere complexe. În special, acestea au fost preocupate de posibila povară plasată pe umerii autorității competente odată cu cerința privind existența unui acord între proprietar și autoritatea competentă, și cu nevoia ca autoritatea să verifice dacă personalul autorizat pentru certificare independent posedă calificări corespunzătoare și experiență recentă, date aplicabile privind întreținerea componentelor, utilaje, echipamente și materiale și are acces la instalațiile corespunzătoare:
- AustroControl a propus, în M.A.801 (c), păstrarea cerințelor privind calificarea, experiența, datele de întreținere, utilajele, echipamentele, materialele și instalațiile pentru personalul autorizat pentru certificare independent, dar nu și impunerea verificării acestora de către autoritatea competentă.
 - DGAC-Franța a propus:
 - În M.A.502 (d), excluderea dispozițiilor care permit personalului autorizat pentru certificare independent să efectueze sarcini complexe de întreținere a componentelor și revizii generale ale motoarelor și elicelor.
 - Ștergerea M.A.801 (c) și includerea, în M.A.801 (b) 2, a posibilității ca personalul de certificare independent să efectueze sarcini complexe de întreținere a aeronavelor ELA1 fără nicio cerință specifică privind calificarea, experiența, datele de întreținere, utilajele, echipamentele, materialele și instalațiile.

Agenția este de părere că propunerea făcută de DGAC-Franța nu este consecventă, întrucât aceasta nu permite efectuarea niciunei sarcini complexe de întreținere a componentelor, dar permite efectuarea unor sarcini complexe de întreținere a aeronavelor fără nicio cerință suplimentară.

În plus, agenția nu este de acord cu comentariul făcut de DGAC-Franța, conform căruia aceste autorizări caz cu caz nu se bazează pe cerințe detaliate și pot duce la probleme privind responsabilitatea și la un tratament incorect al utilizatorilor, în timp ce DGAC-Franța propune utilizarea dispozițiilor privind flexibilitatea din articolul 14 al regulamentului de bază referitor la aceste cazuri.

Propunerea agenției conține deja cerințe și orice tratament incorect ar trebui evitat de către autoritatea competentă prin crearea procedurilor corespunzătoare, indiferent dacă este o autorizare caz cu caz bazată pe propunerea agenției sau pe emiterea unei scutiri conform articolului 14.

În ceea ce privește propunerea făcută de AustroControl, opinia agenției este aceea că înlăturarea cerinței privind o verificare efectuată de către autoritatea competentă înlătură complet măsura de compensare, întrucât cerința privind calificările, experiența, datele de întreținere, utilajele, echipamentele, materialele și instalațiile corespunzătoare este deja impusă pentru toate lucrările de întreținere efectuate de către orice persoană sau întreprindere asupra oricărei aeronave sau componente.

Cu toate acestea, agenția va introduce material MAC pentru a clarifica faptul că acordul dintre proprietar și autoritatea competentă poate include efectuarea unei serii de sarcini complexe pe durata unei perioade prelungite, în cazul în care acest acord descrie datele, utilajele, echipamentul, materialele și instalațiile care trebuie utilizate, iar autoritatea competentă efectuează verificări aleatorii pentru a controla conformitatea.

(11) AustroControl și CAA-Regatul Unit au făcut comentarii referitoare la dispozițiile specifice privind aeronavele ELA1 care nu participă la transportul aerian comercial, propuse în M.A.901 (g).

- AustroControl a propus, în M.A.901 (g), permiterea personalului autorizat pentru certificare independent, pe o perioadă de doi ani consecutiv, nu doar pentru a emite o recomandare, ci și pentru a elibera și a prelungi ARC-ul. În plus, AustroControl a propus eliminarea cerinței conform căreia autoritatea competentă trebuie să evalueze și să accepte acest personal autorizat pentru certificare.
- CAA-Regatul Unit a propus modificarea M.A.901 (g), pentru a menționa că această dispoziție nu se aplică la aeronavele ELA1 care participă la operațiuni comerciale. Justificarea este aceea că aceste aeronave sunt obligate să contracteze un CAMO.

Agenția este de părere că propunerea făcută de AustroControl nu oferă niciun control asupra procesului de examinare a navigabilității și asupra calificării personalului. În plus, eliberarea unui ARC nu este o prerogativă asociată titularului unei calificări în conformitate cu Partea 66.

În ceea ce privește propunerea făcută de CAA-Regatul Unit, agenția este de acord cu aceasta, dar în loc să facă trimitere la „operațiunile comerciale”, referirea se va face la aeronavele menționate în M.A.201 (i), deoarece este posibil ca, pentru unele tipuri de „operațiuni comerciale”, să nu fie nevoie să se contracteze o întreprindere în conformitate cu M.A. capitolul G. M.A.901 (g) a fost modificată în consecință.

(12) „Europe Air Sports” a insistat asupra posibilității de a avea o autorizare combinată, în conformitate cu M.A. capitolul F și M.A. capitolul G.

Agenția își reafirmă poziția exprimată în DRC2007-08.

(13) Un individ a solicitat posibilitatea ca o întreprindere menționată M.A. capitolul F să aibă, de asemenea, prerogativele unei întreprinderi în conformitate cu M.A. capitolul G, fără a respecta cerințele M.A. capitolul G.

Poziția agenției este aceea că aceasta nu este o opțiune viabilă, întrucât M.A. capitolul F nu include cerințe legate de menținerea navigabilității.

(14) ENAC-Italia a propus includerea unor dispoziții referitoare la flexibilitate pentru întreprinderile menționate în M.A. capitolul F care asigură întreținerea aeronavelor care participă la operațiuni comerciale, altele decât transportul aerian comercial. Aceste dispoziții ar fi similare cu acelea care există în prezent în Partea 145.

Agenția a acceptat propunerea și a modificat textul după cum urmează:

- Un nou alineat M.A.606 (h) a fost adăugat pentru a include efectuarea unor directive repetitive de navigabilitate privind perioada dinaintea zborului de către comandant și eliberarea unor autorizații de certificare limitate pentru comandant atunci când operează în afara unui loc care beneficiază de sprijin/asistență.
- Partea M.A.615 a fost modificată pentru a permite efectuarea întreținerii într-un loc oarecare, din cauza nefuncționării aeronavelor sau a nevoii de a sprijini întreținerea ocazională.

(15) CAA-Regatul Unit a propus să i se permită autorității competente menționate în M.B.902 (b) aceeași flexibilitate de a utiliza experiența suplimentară în locul calificărilor care este oferită industriei în M.A.707 (a).

Agenția a acceptat propunerea.

- (16) AustroControl a propus ștergerea din M.A.709 a referinței la MPD (documentul de planificare a întreținerii) și MRB (consiliul de revizuire a întreținerii), făcută în programul de întreținere „de bază”, susținând că aceste documente nu sunt utilizate pentru aeronavele care nu sunt de mare capacitate.

Propunerea nu a fost acceptată de către agenție, deoarece un program de întreținere „de bază” poate fi produs, de asemenea, de către un CAMO independent pentru a solicita autorizarea pentru aeronavele de mare capacitate, care nu participă la transportul aerian comercial. Pentru aceste aeronave, este posibil să se aplice MPD și MRB.

- (17) ENAC-Italia a propus includerea, în M.A.711 (a), ca prerogativă, a autorizării programelor de întreținere prin proceduri de autorizare indirecte.

Agenția nu este de acord cu propunerea, deoarece un program de întreținere autorizat printr-o procedură de autorizare indirectă încă mai este considerat ca fiind autorizat de către autoritatea competentă.

- (18) Unele comentarii din partea unor indivizi au solicitat clarificări cu privire la sensul termenului „mediu controlat” și la implicațiile acestuia. Se va răspunde individual autorilor acestor comentarii.

Cu toate acestea, agenția remarcă următoarele:

- Definiția termenului „mediu controlat” poate fi găsită în M.A.901 (b).
- Definiția termenului „mediu controlat” este aceeași pentru toate tipurile de aeronave și pentru toate tipurile de operațiuni, chiar și pentru cele private. Cu toate acestea, în M.A.901 (e) 1, a fost introdusă o anumită flexibilitate, pentru a permite, în cazul anumitor aeronave și operațiuni, eliberarea unui ARC de către un CAMO, chiar dacă aeronava nu se află într-un „mediu controlat”.
- Pentru a se considera că se găsește într-un „mediu controlat”, orice operațiune de întreținere trebuie efectuată de către întreprinderile menționate în M.A. capitolul F sau în Partea 145. Singura excepție o constituie sarcinile de întreținere efectuate de către piloții-proprietari, care sunt efectuate fie de către pilotul-proprietar, fie de către un personal autorizat pentru certificare independent.

- (19) CAA-Regatul Unit a sugerat că prerogativa propusă prin care se permite unui CAMO să prelungească un ARC care a fost eliberat de autoritatea competentă ar trebui să se aplice și în cazul transportului aerian comercial. Obiectivul este acela de a permite prelungirea acelor ARC care au fost eliberate inițial de autoritatea competentă atunci când aeronava a fost importată în UE și a rămas într-un mediu controlat.

M.A.901 (f) și Formularul 15a al AESA au fost modificate în consecință.

- (20) „Uniunea Franceză de Planorism” a solicitat modificarea M.A.901 (g) pentru a permite, în cazul aeronavelor ELA1, ca un CAMO să elibereze ARC-ul pe baza unei recomandări din partea unui personal autorizat pentru certificare independent.

Agenția nu susține această propunere. În acest caz, ARC-ul poate fi eliberat doar de autoritatea competentă, deoarece ea este aceea care acceptă personalul autorizat pentru certificare care emite recomandarea.

- (21) Un individ a insistat asupra nevoii unei acțiuni viitoare care să permită unor entități calificate sau unor organisme de evaluare să efectueze examinări ale navigabilității și să elibereze ARC-ul pentru aeronavele ELA.

Agenția a explicat deja, în CRD2007-08, că definiția actuală a organismelor calificate, cuprinsă în regulamentul de bază, nu permite acest lucru. În plus, regulamentul de bază nu conține conceptul de organisme de evaluare.

- (22) AustroControl și CAA-Regatul Unit și-au exprimat dezacordul față de obligația autorității competente de a efectua examinările navigabilității și de a elibera ARC-ul, în cazul în care aceasta este alegerea proprietarului, după cum se descrie în M.A.901 (h) 2. Ambele autorități propun ca decizia de a efectua sau nu examinarea navigabilității să revină autorității, iar AustroControl propune eliminarea oricărei restricții privind greutatea și consumul.

Poziția agenției este aceea că a permite autorității competente să ia această decizie ar duce la tratamente incorecte în diferite țări și ar avea un impact asupra concurenței.

- (23) AustroControl a propus adăugarea unui nou paragraf în M.A.901, pentru a permite autorității competente să elibereze ARC-ul pe baza unui Formular 52 pentru aeronavele noi, fabricate în UE, fără a solicita o examinare a navigabilității.

Propunerea a fost acceptată și a fost adăugată partea M.A.901 (k).

- (24) ENAC-Italia a comentat că M.A.903 și M.A.904 se referă la transferul înmatriculării aeronavelor în UE și la examinarea navigabilității aeronavelor importate în UE. Aceasta a susținut că, întrucât Norvegia, Elveția, Liechtenstein și Islanda se află în afara UE, acest aspect pare să presupună faptul că acestea trebuie administrate în conformitate cu M.A.904. În consecință, aceasta propune înlocuirea „UE” cu „Statele membre ale AESA”.

Agenția remarcă faptul că regulamentul de bază vorbește despre „statele membre” referindu-se la "statele membre ale UE". Alte țări europene sunt considerate ca fiind „țări terțe”.

Cu toate acestea, cele patru țări menționate mai sus sunt acoperite de acordurile internaționale corespunzătoare:

- Acordul SEE (Spațiul Economic European) în cazul Norvegiei, Liechtensteinului și Islandei.
- Acordul dintre UE și Elveția.

Aceste acorduri stabilesc dispozițiile regulamentelor UE care se aplică la fiecare țară și, prin urmare, rezultatul final este acela că aceste patru țări utilizează aceleași proceduri de transfer ca și statele membre ale UE.

În consecință, agenția nu acceptă propunerea.

- (25) Un individ a solicitat ca toți piloții-proprietari să aibă prerogativa de a efectua aceleași sarcini, indiferent de categoria aeronavei (planoare, avioane motorizate...). Justificarea oferită este aceea că niciun grup de piloți nu este mai experimentat sau mai puțin experimentat.

Poziția agenției este aceea că sarcinile permise pilotului-proprietar sunt diferite pentru fiecare categorie de aeronave în parte, din cauza sistemelor și complexității diferite ale acestora. Diferențierea nu este legată de experiența pilotului.

- (26) DGAC-Franța a comentat că, în urma interpretării pe care a dat-o normei actuale, în unele cazuri, întreprinderile menționate în Partea 145, care posedă o categorie de clasă A, au primit, în Franța, permisiunea de a executa lucrări de întreținere simple asupra componentelor montate pe aeronavă, utilizând date de întreținere a componentelor. Aceasta a comentat, de asemenea, că, în Franța, se obișnuiește ca personalul autorizat pentru certificare independent să efectueze unele sarcini de întreținere simple asupra motoarelor cu piston, în conformitate cu datele de întreținere a motoarelor. În ambele cazuri, darea în exploatare se face la nivelul aeronavei.

Întrucât textul propus de prezentul aviz, în M.A.502 (b) și (c), cere ca orice întreținere efectuată în conformitate cu datele de întreținere a componentelor să fie efectuată de către întreprinderi care posedă o categorie de clasă B/C, DGAC-F a constatat că aceste practici nu pot fi continuate și prevede un impact semnificativ asupra întreprinderilor cu atribuții de întreținere, a personalului autorizat pentru certificare independent și a proprietarilor/transportatorilor.

Cu toate acestea, DGAC-F consideră că în cazul operațiunilor simple de întreținere a componentelor, care nu implică utilizarea expertizei specializate, nu ar exista un impact asupra siguranței, dacă această practică ar fi permisă.

Această poziție a fost susținută, de asemenea, de „Alitalia Servizi”, o întreprindere italiană menționată în Partea 145, care posedă o categorie de clasă A și care efectuează în prezent anumite sarcini în conformitate cu datele de întreținere a componentelor, în timpul întreținerii în linie, de exemplu, înlocuirea brațelor scaunelor și a ușilor de la bucătărie.

Agenția recunoaște că propunerea actuală poate presupune o povară nejustificată în cazul operațiunilor simple de întreținere a componentelor, efectuate în timpul întreținerii aeronavei (verificarea greutateii extincatoarelor pentru incendii, reparații simple la scaune și la bucătărie etc.). Cu toate acestea, agenția nu intenționează să permită efectuarea niciunui tip de întreținere a componentelor montate pe aeronavă (sau „demontate temporar”) fără categoria de clasă B/C corespunzătoare (inspectarea și repararea modulelor de motorizare...).

În consecință, în conformitate cu propunerea făcută de DGAC-Franța, agenția a modificat partea M.A.502 (b) și (c), pentru a permite autorității competente să își dea acordul în mod expres atunci când acest tip de întreținere a componentelor poate fi realizat fără categorie de clasă B/C.

În plus, agenția va adăuga material MAC pentru a clarifica domeniul de aplicare al întreținerii care poate fi autorizată și procedurile de control care ar trebui aplicate. Unul dintre principalele obiective ale acestei măsuri este acela de a se asigura că personalul este calificat în mod corespunzător pentru sarcini. În multe cazuri, atunci când este vorba despre componente complexe, este nevoie de calificări speciale și nu este suficientă o simplă autorizație de tip B1 sau B2.

- (27) În plus, agenția a introdus modificări editoriale și minore la următoarele litere:
- În M.A.201 (e), începutul paragrafului a fost înlocuit cu textul inițial, și anume (Propus de DGAC-Franța):

„Pentru a îndeplini responsabilitățile prevăzute la litera (a), proprietarul unei aeronave poate contracta”

Obiectivul acestei modificări este acela de a evita orice ambiguitate privind intenția regulamentului.

După cum se afirmă în M.A.201 (a), proprietarul este responsabil pentru menținerea navigabilității aeronavei, fără a se specifica dacă proprietarul execută sarcinile singur sau dacă subcontractează pe cineva pe răspunderea proprietarului.

M.A.201 (e) îi oferă proprietarului opțiunea de a contracta un CAMO, transferând responsabilitatea executării sarcinilor de menținere a navigabilității către CAMO.

- În M.A.201 (e), au fost adăugate cuvintele „dacă întreprinderea deține procedurile autorizate corespunzătoare”. (La propunerea CAA-Regatul Unit)
- În M.A.302 (d) 2, cuvintele „după ce au fost autorizate de către autoritatea competentă” au fost înlocuite cu „după ce au fost autorizate în conformitate cu M.A.302 (b) sau M.A.302 (c)”. (La propunerea CAA-Tările de Jos)
- În M.A.302 (i), care a fost transferată acum la articolul 3 alineatul 6 din Regulamentul (CE) nr. 2042/2003, cerința privind suplimentarea programului de întreținere național cu proceduri care să asigure conformitatea cu M.A.302 (g) și (h) a fost înlăturată. (La propunerea CAA-Tările de Jos)

Agenția remarcă faptul că în anexa I la MAC M.A.302 și MAC M.B.301 (b) nu se specifică faptul că programul de întreținere ar trebui să includă astfel de proceduri.

- M.A.502 (d) a fost reformulat pentru a fi mai ușor de înțeles. (La propunerea AustroControl și CAA-Regatul Unit)
- În M.A.711 (a) 3, cuvântul „contractat” a fost înlocuit cu „subcontractat”. (La propunerea CAA-Regatul Unit)
- În M.A.711 (b) 1, au fost adăugate cuvintele: „și a-l prelungi ulterior în condițiile M.A.901 (c) 2 sau M.A.901 (e) 2”. (La propunerea ENAC-Italia)
- În M.A.714 (b), au fost adăugate cuvintele: „sau prelungit, dacă este cazul”. (La propunerea ENAC-Italia).
- În Partea-M, apendicele I, alineatul 5.1, a fost introdus un nou articol 8 pentru a introduce obligația CAMO de a trimite, în termen de 10 zile, o copie a oricărui ARC eliberat sau prelungit autorității competente din statul membru de înmatriculare. (La propunerea ENAC-Italia).
- În Partea-M, apendicele VI, condiția 6, cuvântul „contractează” a fost înlocuit cu „subcontractează”. (La propunerea CAA-Regatul Unit)

(28) Următoarele propuneri nu au fost introduse în prezentul Aviz, deoarece agenția consideră că textul este deja suficient de clar:

- AustroControl a propus includerea planoarelor și a planoarelor motorizate în M.A.901 (e).

Agenția remarcă faptul că M.A.901 (e) menționează deja „aeronaivele cu o masă maximă la decolare mai mică de 2730 kg”. Termenul „aeronavă” include planoarele și planoarele motorizate.

- CAA-Regatul Unit a propus eliminarea condiției 7 din apendicele VI la Partea M, susținând că este posibil ca suspendarea CTA să nu aibă nicio legătură cu activitățile întreprinderii menționate în Partea M, capitolul G.

Agenția remarcă faptul că, în condiția 7, se spune deja:

“... cu excepția cazurilor în care autoritatea competentă dispune altfel”

Aceasta înseamnă că autoritatea competentă are deja posibilitatea de a menține autorizarea CAMO.

- o CAA-Regatul Unit a propus modificarea apendicelui VI la Partea M astfel:

„Potrivit Regulamentului (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei modificat și în condițiile specificate mai jos, statul membru certifică”

Agenția remarcă faptul că textul actual este corect, deoarece se referă la "...Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei care este în vigoare la momentul de față...". Aceasta înseamnă regulamentul care este în vigoare în momentul în care autoritatea competentă emite autorizarea.

- (29) Următoarele propuneri nu au fost introduse în prezentul aviz, fie deoarece nu se încadrează în termenii de referință ai sarcinii, fie deoarece subiectul ar putea genera comentarii și discuții importante. În consecință, acestea trebuie discutate și consultate oficial și ar trebui abordate într-o sarcină de reglementare separată. Agenția va introduce aceste propuneri în „Inventarul reglementărilor”.

- o CAA-Regatul Unit a propus furnizarea unei definiții a „programului de întreținere” și a „planului de întreținere”.
- o CAA-Regatul Unit a propus impunerea unui sistem de control al calității oficial pentru întreprinderile mari menționate în M.A. capitolul F, justificându-l prin faptul că acesta este necesar deja în cazul întreprinderilor mari menționate în M.A. capitolul G, care administrează aeronavele care nu participă la transportul aerian comercial.
- o ENAC-Italia a propus ca persoanele responsabile de sistemul de control al calității sau de bilanțurile organizaționale, după caz, din cadrul întreprinderilor menționate în M.A. capitolul F și M.A. capitolul G, ar trebui să fie autorizate de către autoritatea competentă, utilizând un Formular 4 al AESA.

Agenția remarcă faptul că, în prezent, acesta nu este cerut nici măcar pentru întreprinderile menționate în Partea 145.

- o CAA-Regatul Unit a propus ca elementul discriminatoriu pentru experiența asociată în conformitate cu M.A.707 (a) și M.B.902 (b) să depindă de masa maximă la decolare a aeronavei, nu de consum. Astfel, acesta a propus stabilirea elementului discriminatoriu la o masă maximă la decolare de 2730 kg, indiferent dacă aeronava participă sau nu la transportul aerian comercial. Justificarea oferită este aceea că, în cazul aeronavelor care nu sunt de mare capacitate, indiferent de consum, este foarte dificil să se găsească cursuri de instruire oficiale.

Deși această propunere nu a fost introdusă, ENAC-Italia a propus modificarea MAC M.A.606 (c), MAC M.A.706, alineatul 4.7, MAC M.A.707 (a) (1) și MAC M.A.707 (a) (2), pentru a clarifica și mai mult modul și locul în care pot fi efectuate cursurile de instruire oficiale, precum și momentul în care această instruire poate fi înlocuită cu o evaluare efectuată de autoritatea competentă pentru baloane și aeronavele cu o masă maximă la decolare mai mică de 2730 kg, care participă la transportul aerian comercial.

Această propunere din partea ENAC va fi analizată, iar materialul MAC va fi modificat, dacă este nevoie, înainte de emiterea deciziei.

- o CAA-Regatul Unit și ENAC-Italia au propus să se permită anticiparea prelungirii ARC fără pierderea continuității modelului de examinare a navigabilității. Obiectivul a fost

acela de a oferi flexibilitate proprietarului pentru a plasa ARC-ul în aeronavă, când aeronava este la bază.

Cu toate acestea, CAA-Regatul Unit a propus o anticipare de 30 de zile, în timp ce ENAC a propus 5 zile.

Reacții la materialul MAC:

Următoarele propuneri de modificări sau adăugări la materialul MAC vor fi revizuite de către agenție, iar textul va fi modificat, după caz, înainte de emiterea deciziei finale (MAC/MO). Această decizie va fi emisă odată ce prezentul Aviz a fost aprobat de către Comisie:

- (1) CAA-Țările de Jos a propus înlăturarea limitării referitoare la greutate din MAC M.A.401 (c) 4.

Această propunere a fost acceptată de către agenție.

- (2) CAA-Regatul Unit, „Broadland Balloon Flights”, „Clubul Britanic al Baloanelor și Dirijabilelor”, „GEFA-FLUG” și câțiva indivizi au susținut că MAC M.A.605 (a) pare să impună disponibilitatea unui hangar pentru inspectarea baloanelor și dirijabilelor.

Textul va fi modificat, în momentul emiterii deciziei finale (MAC/MO), după cum urmează:

„În cazul baloanelor și dirijabilelor, este posibil să nu fie necesar un hangar acolo unde întreținerea învelitoarei și a echipamentului din partea inferioară poate fi executată în mod mai adecvat în aer liber, cu condiția ca toate operațiunile de întreținere necesare să poată fi executate în conformitate cu M.A.402. Pentru reparațiile complicate sau pentru lucrările de întreținere a componentelor care necesită un Formular 1 al AESA, ar trebui să se pună la dispoziție ateliere autorizate adecvate. Instalațiile și condițiile de mediu necesare pentru inspectare și întreținere ar trebui definite în Manualul întreprinderii cu atribuții de întreținere”.

- (3) ENAC-Italia a propus modificarea MAC M.A.606 (c), MAC M.A.706, a alineatului 4.7, MAC M.A.707 (a) (1) și MAC M.A.707 (a) (2), pentru a clarifica și mai mult modul și locul în care pot fi efectuate cursuri de instruire oficiale, precum și momentul în care această instruire poate fi înlocuită cu o evaluare efectuată de autoritatea competentă pentru baloane și aeronavele cu o masă maximă la decolare mai mică de 2730 kg, care participă la transportul aerian comercial.

Această propunere a fost acceptată de către agenție.

- (4) AustroControl a propus înlocuirea referinței la „Nivelul 1 din Partea 66 Familiarizare generală” cu „Nivelul 1 apendicele III al Părții 66 Familiarizare generală”. Aceasta se aplică la alineatele MAC M.A.706, MAC M.A.707 (a) 1, MAC M.A.707 (a) 2, MAC M.B.902 (b) 1 și MAC M.B.902 (b) 2.

Această propunere a fost acceptată de către agenție.

- (5) CAA-Regatul Unit și „Clubul Britanic al Baloanelor și Dirijabilelor” au propus adăugarea de material MAC prin care să se clarifice sensul cuvintelor „asistat de către personal calificat” din M.A.710 (b) și dacă semnatarul ARC trebuie să fie prezent în momentul examinării aeronavei.

Agenția remarcă faptul că examinarea navigabilității include o examinare documentară și un studiu fizic. Conform M.A.710 (c) 5, în timpul studiului fizic al aeronavei, trebuie să se asigure faptul că nu poate fi depistată nici o neconcordanță între aeronavă și documentele examinate.

Poziția agenției este aceea că acest lucru se poate obține doar în cazul în care personalul cu atribuții de examinare a navigabilității este prezent în timpul studiului fizic. În timpul acestui studiu, personalul cu atribuții de examinare a navigabilității poate fi asistat de către personal calificat în conformitate cu Partea 66, pentru a deschide panouri, a efectua teste etc.

MAC M.A.710 (b) va fi modificat în consecință.

- (6) DGAC-Franța a propus adăugarea de material MAC pentru a clarifica următoarele:
 - o Cât timp poate fi păstrat un tip de aeronavă în domeniul de activitate autorizat în cazul în care CAMO nu are niciun client contractat pentru tipul respectiv.
 - o Este posibil să se permită unui CAMO să efectueze examinări ale navigabilității asupra unui anumit tip de aeronavă fără a avea sau a căuta niciun client cu contract pentru tipul respectiv.
- (7) ENAC-Italia a propus, în legătură cu persoanele autorizate să prelungească un ARC pe baza noi prerogative M.A.711 (a) 4, introducerea de material MAC pentru a clarifica modul în care aceste persoane sunt acceptate oficial de către autoritatea competentă și modul în care autorizația este emisă de către întreprindere.
- (8) ENAC-Italia a propus introducerea în MAC M.A.901 (c) 2 & (e) 2 & (f) a unor informații suplimentare privind modul în care CAMO poate demonstra că un ARC nu este prelungit dacă întreprinderea știe sau are motive să creadă că aeronava nu este aptă pentru zbor. În plus, ENAC-Italia propune introducerea unui exemplu de „raport privind conformitatea”.
- (9) ENAC-Italia a propus modificarea MAC M.A.903 (a) și a MAC M.B.105 (a), pentru a asigura faptul că, în momentul transferării înmatriculării unei aeronave pe teritoriul UE, schimbul reciproc de informații include notificarea faptului că ARC-ul a fost eliberat în conformitate cu normele naționale.
- (10) AustroControl a propus includerea planoarelor motorizate în MAC M.B.301 (b), articolul 3.
- (11) ENAC-Italia a propus introducerea în MAC M.B.703 a unor informații suplimentare privind modul de completare a Formularului 14 al AESA.
- (12) AustroControl a propus să se ia în considerare NPA2007-07, care se află în prezent în curs de revizuire, în momentul definirii claselor de evaluare de grup în MAC M.B.703.
- (13) CAA-Jările de Jos a propus înlocuirea cuvintelor „*proceduri pentru prelungirea perioadelor de verificare stabilite*” cu „*detalii sau referiri la programele de prelungire*” la alineatul 1.1.7 din apendicele I la MAC M.A.302 și MAC M.B.301 (b).
- (14) CAA-Regatul Unit a propus adăugarea de material MAC pentru a clarifica ce înseamnă, în apendicele VII „Sarcinile complexe de întreținere”, următorii termeni:
 - o „*Sudor acreditat sau autorizat*” la alineatul 3 litera (c).

- „*Scule speciale*” la alineatul 5 litera (a).
- (15) „Deutscher Aero Club” și 2 indivizi au propus modificări ale listei de sarcini cuprinse în MAC la apendicele VIII „Întreținere limitată efectuată de pilotul-proprietar”.
- (16) CAA-Regatul Unit a propus introducerea în sistemele de control al calității, menționate în Partea 145 și Partea 21, a unei cerințe similare celei propuse la alineatul (e) din apendicele VIII la MAC M.A.616, în care întreprinderea ar trebui să aducă la cunoștința autorității competente orice constatare de nivelul 1 descoperită în cursul bilanțului organizațional.
- (17) CAA-Regatul Unit a propus ștergerea modificării aduse la MAC 145.A.50(a), paragraful 2.8(d), care permite o procedură simplificată, de exemplu, a unui Formular 1 pentru componentele întreținute în SUA și Canada de către întreprinderi care nu sunt autorizate în conformitate cu Partea 145. Justificarea oferită este aceea că aceasta subminează acordurile bilaterale existente.
- Cu toate acestea, CAA-Regatul Unit susține modificarea similară introdusă în MAC M.A.613 (a), paragraful 2.8.
- (18) În plus, ca urmare a comentariilor formulate de AustroControl și DGAC-Franța privind dispozițiile propuse în M.A.502 (d) și M.A.801 (c) pentru sarcinile complexe de întreținere executate asupra aeronavelor ELA1, agenția va introduce material MAC pentru a clarifica faptul că acordul dintre proprietar și autoritatea competentă poate include executarea unei serii de sarcini complexe pe o perioadă de timp prelungită, în cazul în care un astfel de acord descrie datele, sculele, echipamentul, materialele și instalațiile care trebuie utilizate, iar autoritatea competentă efectuează verificări aleatorii pentru a controla conformitatea.
- (19) De asemenea, din cauza comentariilor formulate de DGAC-Franța și Alitalia Servizi în legătură cu executarea operațiunilor de întreținere a componentelor „montate pe aeronavă” (M.A.502 (b) și (c)), agenția va adăuga material MAC pentru a explica domeniul întreținerii care poate fi aprobat și procedurile de control care trebuie aplicate.